

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

PCT

WELTORGANISATION FÜR GEISTIGES EIGENTUM
Internationales Büro



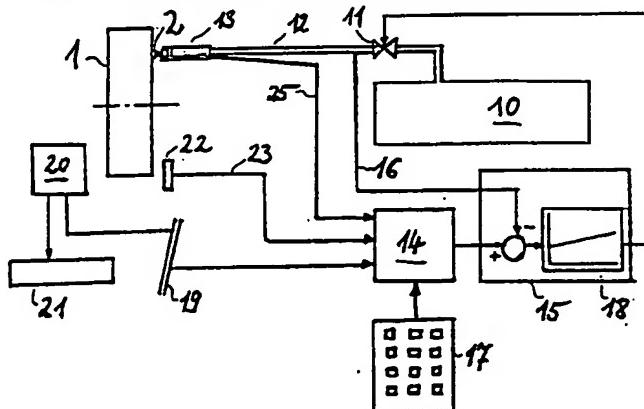
INTERNATIONALE ANMELDUNG VERÖFFENTLICHT NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE
INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT)

(51) Internationale Patentklassifikation 5 :	A1	(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 94/04398
B60S 5/04		(43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 3. März 1994 (03.03.94)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE93/00727	Veröffentlicht
(22) Internationales Anmeldedatum: 12. August 1993 (12.08.93)	Mit internationalem Recherchenbericht. Vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche zugelassenen Frist. Veröffentlichung wird wiederholt falls Änderungen eintreffen.
(30) Prioritätsdaten: G 92 10 798.2U 12. August 1992 (12.08.92) DE	
(71)(72) Anmelder und Erfinder: ACKERMANN, Georg [DE/DE]; Schlörstr. 10, D-80634 München (DE).	
(74) Anwälte: VIERING, Hans-Martin usw. ; Steinsdorfstr. 6, D-80538 München (DE).	
(81) Bestimmungsstaaten: AT, AU, BB, BG, BR, CA, CH, DE, DK, ES, FI, GB, HU, JP, KP, KR, LK, LU, MG, MN, MW, NL, NO, PL, RO, RU, SD, SE, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, DE, DK, ES, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE), OAPI Patent (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, ML, MR, NE, SN, TD, TG).	

(54) Title: DEVICE FOR INFLATING VEHICLE TYRES

(54) Bezeichnung: EINRICHTUNG ZUM BEFÜLLEN EINES FAHRZEUGREIFENS



(57) Abstract

A device for inflating a vehicle tyre (1) with gas, in particular air, has a pipe (12) for delivering pressurized gas to the tyre-inflating valve (2) and a pressure measurement device (16) for measuring the real value of the gas pressure in the tyre (1). A desired value presetting unit (14) presets a desired value for the gas pressure to be established in the tyre (1) and a regulating unit (15, 18) automatically minimizes the difference between the desired value and the real value. The desired value presetting unit (14) has a data input (19, 22, 25, 26) for automatically acquiring parameter values relevant for determining the desired value.

(57) Zusammenfassung

Einrichtung zum Befüllen eines Fahrzeugreifens (1) mit Gas, insbesondere Luft, mit einer Druckleitung (12) zum Heranführen von Druckgas an das Reifenventil (2) und einer Druck-Meßvorrichtung (16) zum Messen des Istwerts des im Reifen (1) herrschenden Gasdrucks, mit einer Sollwertvorgabeeinheit (14) zur Vorgabe eines Sollwerts für den im Reifen (1) herzustellenden Gasdruck, und einer Regeleinheit (15, 18) zur selbsttätigen Minimierung der Differenz zwischen Sollwert und Istwert, wobei die Sollwertvorgabeeinheit (14) einen Dateneingang (19, 22, 25, 26) zur selbsttätigen Erfassung von für den Sollwert relevanten Parameterwerten aufweist.

LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Code, die zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AT	Österreich	FI	Finnland	MR	Mauritanien
AU	Australien	FR	Frankreich	MW	Malawi
BB	Barbados	GA	Gabon	NE	Niger
BE	Belgien	GB	Vereinigtes Königreich	NL	Niederlande
BF	Burkina Faso	CN	Guinea	NO	Norwegen
BG	Bulgarien	GR	Griechenland	NZ	Neuseeland
BJ	Benin	HU	Ungarn	PL	Polen
BR	Brasilien	IE	Irland	PT	Portugal
BY	Belarus	IT	Italien	RO	Rumänien
CA	Kanada	JP	Japan	RU	Russische Föderation
CF	Zentrale Afrikanische Republik	KP	Demokratische Volksrepublik Korea	SD	Sudan
CG	Kongo	KR	Republik Korea	SE	Schweden
CH	Schweiz	KZ	Kasachstan	SI	Slowenien
CI	Côte d'Ivoire	LJ	Liechtenstein	SK	Slowakischen Republik
CM	Kamerun	LK	Sri Lanka	SN	Senegal
CN	China	LU	Luxemburg	TD	Tschad
CS	Tschechoslowakei	LV	Lettland	TC	Togo
CZ	Tschechischen Republik	MC	Monaco	UA	Ukraine
DE	Deutschland	MG	Madagaskar	US	Vereinigte Staaten von Amerika
DK	Dänemark	ML	Mali	UZ	Usbekistan
ES	Spanien	MN	Mongolei	VN	Vietnam

Einrichtung zum Befüllen eines Fahrzeugreifens

5 Die Erfindung bezieht sich auf eine Einrichtung zum Befüllen eines Fahrzeugreifens mit Gas, insbesondere Luft, mit einer Druckleitung zum Heranführen von Druckgas an das Reifenventil und einer Druck-Meßvorrichtung zum Messen des Istwerts des im Reifen herrschenden Gasdrucks.

10 Im Gebrauch sind derartige Einrichtungen beispielsweise an Tankstellen und Servicestationen, insbesondere zur Selbstbedienung für Kraftfahrer. Zur Überprüfung des Reifendrucks und zur eventuell erforderlichen Neueinstellung desselben wird das Reifenventil über ein Adapterstück mit einem Druckluftschlauch verbunden, an dessen anderem Ende sich ein Manometer, ein Gasvorratsbehälter und zwei meist über Druckknöpfe zu betätigende Ventile befinden. Das Manometer zeigt der Bedienungsperson den Istwert des Reifendrucks an.

15 20 Der Reifensolldruck wird zum Beispiel bei Kraftfahrzeugen herkömmlicherweise in Abhängigkeit vom Fahrzeug-, Motor- und Reifentyp (Gürtelreifen, Radialreifen etc.), der Beladung, der Reifenposition (Vorder- oder Hinterachse) und der Reifenart (Sommer- oder Winterreifen) aus einer Tabelle entnommen, deren Werte für Normaltemperaturen gültig sind. Die beiden Druckknopfventile des Gasvorratsbehälters ermöglichen es der Bedienungsperson, Gas aus dem Vorratsbehälter in den Reifen nachzufüllen, wenn der gemessene Istwert des Reifendrucks unter dem Sollwert liegt, oder Gas aus dem Reifen abzulassen, wenn der Istwert über dem Sollwert liegt.

25 30 Da aber nicht alle Benutzer gleich geübt sind und auch nicht alle Geräte gleich und gleichbleibend reagieren, kommt es bei diesem Vorgang häufig zu dem Problem, daß der Istwert mehrere Male um den Sollwert pendelt, bevor dieser tatsächlich ungefähr erreicht ist. Dies heißt, daß der Vorgang nicht selten durch mehrere Auffüll- und Ablaßzyklen läuft, in denen die beiden

Drucktasten abwechselnd betätigt werden, bis der angestrebte Druckwert endlich eingestellt ist.

Allerdings sind auch schon Befüllungseinrichtungen bekannt, die 5 zusätzlich eine Sollwertvorgabeeinheit mit einer Tastatur zur Eingabe eines Sollwerts für den im Reifen herzustellenden Gasdruck und eine Regeleinheit zur selbsttägigen Minimierung der Differenz zwischen Sollwert und Istwert aufweist.

10 Durch die druckabhängige automatische Regelung der Gaszufuhr in den Reifen werden Pendelungen um den Sollwert vorteilhaft vermieden, so daß der Druck-Istwert schneller an den Sollwert herangeführt wird. Ferner bietet der selbsttägige Regelkreis eine größere Sicherheit dafür, daß der Befüllungsvorgang genau 15 bei Erreichen des Sollwerts beendet wird, während bei manuellen Befüllungseinrichtungen, in denen der Mensch als Teil des Regelkreises fungiert, stets ein Unsicherheitsfaktor verbleibt. Außerdem wird die Bedienung der Befüllungseinrichtung vereinfacht.

20 Jedoch ist es bei diesen Befüllungseinrichtungen immer noch erforderlich, die Sollwertdaten für die Eingabe in die Tastatur zu kennen. Hierzu sind im allgemeinen Tabellen vorhanden, auf denen die wichtigsten Reifendruckwerte in Abhängigkeit vom 25 Fahrzeugtyp und ggf. vom Reifentyp abgelesen werden können. Dies ist allerdings zeitaufwendig und fehleranfällig. Außerdem sind auf den üblichen Tabellen nur representative wenige Reifentypen aufgeführt, so daß für andere Reifentypen der richtige Reifendruck allenfalls geschätzt werden kann.

30 Durch die Erfindung wird das Problem gelöst, wie eine gattungsgemäße Befüllungseinrichtung auszulegen ist, damit das Einstellen des Reifendrucks auf den Sollwert schneller und in Anpassung an den jeweiligen Reifentyp zuverlässiger erfolgen kann.

35 Zur Lösung dieses Problems weist die Sollwertvorgabeeinheit der erfindungsgemäßen Einrichtung zum Befüllen eines

Fahrzeugreifens einen Dateneingang zur selbsttägigen Erfassung von für den Sollwert relevanten Parameterwerten auf.

Da gemäß der Erfindung die Sollwertvorgabeeinheit einen
5 Dateneingang zur selbsttägigen Erfassung von für den Sollwert relevanten Parameterwerten aufweist, brauchen diese Daten vor ihrer Eingabe nicht mehr zeitraubend und fehleranfällig beschafft zu werden. Vielmehr werden sie von dem Fahrzeug selbst bereitgestellt, dessen Reifen gefüllt werden sollen.

10 Die für den Sollwert relevanten Parameterwerte können insbesondere der Reifentyp, die Reifenposition (vorn oder hinten), die Reifenart (Sommer- oder Winterreifen), ggf. auch der Fahrzeug- und/oder Motortyp sowie die Beladung umfassen,
15 die die Sollwertvorgabeeinheit ggf. mit weiteren Parametern selbsttätig zum Sollwert verknüpft.

Die selbsttägige Parametererfassung kann zum Beispiel bedeuten, daß die Sollwertvorgabeeinheit der Befüllungseinrichtung eine
20 Schnittstelle zu einem Bordcomputer des Fahrzeugs umfaßt, der zur Ausgabe von für den Sollwert relevanten Parameterwerten ausgebildet ist. Ebenso kann aber auch eine Schnittstelle zu einem Servicestecker des Fahrzeugs vorgesehen sein, der zur Ausgabe von für den Sollwert relevanten Parameterwerten
25 ausgebildet ist.

Zusätzlich oder alternativ kann der Dateneingang zur selbsttägigen Datenterfassung mindestens einen Sensor zur Abtastung mindestens eines Codierelements aufweisen, welches
30 einen für den Sollwert relevanten Parameterwert repräsentiert. Ein solches Codierelement kann zum Beispiel am Reifen, an der Felge, auf der Radkappe, im Reifenventil am Fahrzeug, etwa am Radkasten, und/oder am Fahzeugschlüssel, am Schlüsselbund oder einer Servicekarte in Form eines Magnetbandstreifens angebracht
35 sein. Dadurch kann die entsprechend ausgelegte Sollwertvorgabeeinheit einen oder mehrere relevante Parameter selbsttätig empfangen und zu dem Sollwert des Reifendrucks verarbeiten. Die Bedienungsperson braucht insoweit keine Daten

einzugeben, wodurch Arbeit, Zeit und Fehlerrisiken gespart werden. Allerdings kann zusätzlich eine Dateneingabeeinheit vorgesehen sein, um den Sollwert des Reifendruckes auch willkürlich z.B. in Anpassung an die Beladung des Fahrzeugs 5 ändern zu können.

- Das Codierelement kann beispielsweise im oder am Reifenventil verwirklicht werden, indem z.B. der im Ventil befindliche, zu dessen Öffnen vorhandene Druckbolzen oder ein auf das 10 Reifenventil aufgesetzter bzw. in dieses eingesetzter Zwischenadapter als mechanischer Datenträger charakteristisch ausgebildet wird. Ein Codierelement innerhalb des Reifenventils kann auch die Form eines im Reifenventil angeordneten elektrischen Miniaturwiderstands annehmen, dessen Wert einen bestimmten Parameter oder eine bestimmte Kombination von 15 Parametern repräsentiert. Weiter ist es z.B. möglich, einen auf das Reifenventil aufgesetzten oder in dieses eingesetzten und daran befestigten Zwischenadapter vorzusehen, der das Codierelement insbesondere in Form eines digitalen 20 Informationsspeichers aufweist. Entsprechend ist dann im Fülladapter des Befüllungsgeräts eine Schnittstelle zum Auslesen der in dem Informationsspeicher gespeicherten Information vorgesehen.
- 25 Ferner kann der selbsttätige Sensor z.B. ein Barcode-Leser sein, der einen am Reifen oder in der Nähe des Reifens am Kraftfahrzeug oder auch an einem Schlüsselanhänger oder einer Servicekarte od. dergl. angeordneten Balkencode liest. Als Codierelemente kommen alle mit oder ohne Kontakt von einem 30 Sensor oder einem Rechner abfragbaren elektrischen, elektronischen, optischen und/oder mechanischen Informationsspeicher in Betracht. Hierunter fallen auch Transpondersysteme, d.h. Systeme, bei denen ein als Abfrageeinheit ausgebildeter Sensor ein Abfrage-Funksignal 35 aussendet, aus dessen Energie eine abgefragte Einheit ein Antwort-Funksignal erzeugt. Ein solches Codierelement kann sogar innerhalb des Reifens angeordnet werden. Auch andere kontaktlose Abfragesysteme sind möglich, wie beispielsweise ein

induktives kontaktloses Abfragesystem.

- Als Codierelement kommt prinzipiell jedes elektrische Bauteil in Betracht, das durch eine elektrische Eigenschaft, wie
- 5 Widerstand, Kapazität, Induktivität, Durchbruchspannung einer Zener-Diode o.dgl., einen Sollwert für den Reifendruck, insbesondere den für Normtemperatur geltenden Sollwert, repräsentieren kann. Weiter kann das Codierelement auch als digitaler Informationsspeicher insbesondere mit serieller oder
- 10 paralleler Schnittstelle ausgebildet sein.
- Wird ein austauschbares oder umcodierbares Codierelement verwendet, kann bei Benutzung desselben Reifens an einem anderen Wagentyp oder an einer anderen Wagenposition einfach
- 15 das Codierelement vom Reifenfachmann ausgewechselt bzw. umcodiert werden, wodurch die Funktion der selbsttätigen Übermittlung eines korrekten Parameterwerts auch beim Befüllen des Reifens durch einen Nicht-Fachmann erhalten bleibt.
- 20 Die Sollwertvorgabeeinheit kann auch mehrere alternative Dateneingänge zur selbsttätigen Erfassung von für den Reifendruck-Sollwert relevanten Parameterwerten aufweisen, wodurch Fahrzeuge mit unterschiedlichen Codierelementen bedient werden können. Ferner besitzt die
- 25 Sollwertvorgabeeinheit vorteilhaft auch einen Dateneingang zur manuellen Eingabe von für den Sollwert relevanten Parameterwerten. Ein solcher Parameterwert kann z.B. unmittelbar der Sollwert selbst sein oder ein oder mehrere mittelbare Parameterwerte (insbesondere Fahrzeug-, Motor-,
- 30 Reifentyp, Beladung, Reifenposition, Reifenart) umfassen, welche die Sollwertvorgabeeinheit ggf. mit weiteren Parametern selbsttätig zum Sollwert verknüpft.
- Ein zusätzliches Problem beim Befüllen von Reifen mit Gas
- 35 besteht darin, daß die bisher genannten Parameter zwar eine rechnerische Verknüpfung zur Vorgabe von dem Einzelfall Rechnung tragenden Sollwerten erlauben, der richtige Reifendruckwert aber auch deutlich temperaturabhängig ist. Die

herkömmlichen Tabellenwerte beziehen sich jeweils auf "kalte" Reifen, also auf Reifen bei einer Normaltemperatur von ca. 25°C. Durch höhere oder niedrigere Umgebungstemperaturen, durch Sonneneinstrahlung oder -abschattung oder durch mehr oder weniger starke Walkarbeit eines Reifens kann dessen Temperatur indes weit von der Normaltemperatur abweichen. Wenn sein Gasdruck dann überprüft wird, erscheint dieser zu hoch (mit der Gefahr, daß fälschlicherweise Luft abgelassen wird) bzw. zu niedrig (mit der Gefahr, daß fälschlicherweise Luft nachgefüllt wird).

Um in der Sollwertvorgabeeinheit vorteilhaft auch die Temperatur zu berücksichtigen, wird deshalb vorgeschlagen, eine Temperatur-Meßvorrichtung zum Messen der Temperatur des Reifens, der Temperatur der Reifenfelge oder des Reifenventils, der Temperatur des im Reifen befindlichen Gases, der Temperatur des in der Druckleitung herangeführten Gases und/oder der Temperatur der Umgebungsluft vorzusehen.

Dadurch kann der richtige Sollwert für einen Reifen auch dann vorgegeben werden, wenn die Reifen- oder Lufttemperatur von der Normaltemperatur abweicht.

Die Temperatur kann nach ihrer Messung angezeigt und dann manuell in einen zugehörigen Dateneingang der Sollwertvorgabeeinheit eingegeben werden. Ein die gemessene Temperatur repräsentierendes Ausgangssignal kann aber auch selbsttätig direkt von der Temperatur-Meßvorrichtung an einen entsprechenden Dateneingang der Sollwertvorgabeeinheit ausgegeben werden, beispielsweise über eine Schnittstelle zum Bordcomputer, der seinerseits eine Schnittstelle zu einem Reifentemperatursensor aufweist, oder über einen digitalen Informationsspeicher, beispielsweise in Form einer integrierten elektrischen Schaltung, in dem die übrigen für den Reifendruck-Sollwert relevanten Parameter gespeichert sind und der mit einer Temperaturmeßschaltung in Verbindung steht, von welcher die jeweils aktuelle Temperatur in den Speicher eingelesen wird.

- Die Temperatur-Meßvorrichtung kann ein temperaturempfindliches elektrisches Bauteil, etwa einen temperaturabhängigen Widerstand, ein Thermoelement o.dgl., aufweisen. Eine Messung auf Distanz ist zum Beispiel durch Verwendung eines
- 5 infrarotempfindlichen Bauteils möglich. Es kann auch vorgesehen werden, eine Probe des Gases, dessen Temperatur gemessen werden soll, aus dem Reifen bzw. aus der Druckleitung zu entnehmen und die Messung extern vorzunehmen. Der Normalfall wird jedoch sein, die Reifentemperatur zu erfassen. Insbesondere kann die
- 10 Temperatur des Ventils gemessen werden, indem zum Beispiel der Temperatursensor ein Bestandteil des in der Druckleitungsmündung befindlichen Druckbolzens zum Öffnen des Ventils ist.
- 15 Der Bordcomputer kann zum Beispiel eine Schnittstelle zu einem Reifentemperatursensor aufweisen und unter anderem aufgrund der empfangenen Temperaturdaten den Sollwert für den Reifendruck berechnen und zur Anzeige bringen, worauf der Benutzer diesen fertigen Wert in die Sollwertvorgabeeinheit der
- 20 Befüllungseinrichtung manuell eingibt. Es ist auch möglich, eine Schnittstelle zu einem derartigen Bordcomputer vorzusehen, so daß die Temperaturinformation über die Reifenfülleinrichtung selbsttätig ausgelesen und verarbeitet werden kann.
- 25 Es versteht sich bei allen Ausführungsformen, daß an diese der Dateneingang zur selbsttätigen Erfassung von für den Reifendruck-Sollwert relevanten Parameterwerten der erfindungsgemäßen Befüllungseinrichtung angepaßt ist und die erfindungsgemäße Befüllungseinrichtung ausgelegt ist, die
- 30 erfaßten Parameterwerte zu dem gewünschten Reifendrucksollwert zu verarbeiten und diesen sodann einzusteuern.

Anhand von in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispielen wird die Erfindung nachstehend näher erläutert. Es zeigt

35

Fig. 1 schematisch eine erfindungsgemäße Befüllungseinrichtung für Fahrzeugreifen, bei der für den Druck-Sollwert relevante Daten sowohl manuell als auch selbsttätig eingegeben werden

können;

Fig. 2 einen Längsschnitt durch ein Reifenventil, das in einer erfindungsgemäßen Befüllungseinrichtung vorteilhaft verwendet
5 werden kann;

Fig. 3 einen Längsschnitt durch den Ventilstutzen eines Reifenvents und einen aufgesetzten Adapter des Befüllungsgerätes, mit dem gleichzeitig die Luft zugeführt und
10 ein am Reifenventil angebrachter digitaler Informationsspeicher abgefragt wird;

Fig. 4 einen Längsschnitt des Endes eines Ventilstutzens mit eingebautem Einsatz, in welchem der digitale
15 Informationsspeicher untergebracht ist; und

Fig. 5 und 6 zwei schematische Ausführungsformen von Informationsspeicherträgern, die in dem Einsatz nach Fig. 4 untergebracht sein können.

20 Gemäß der in Fig. 1 dargestellten Befüllungseinrichtung wird ein Reifen 1 befüllt, indem Druckluft aus einem Vorratsbehälter 10 über ein steuerbares Ventil 11, eine Druckleitung 12 und einen Adapter 13 in das Reifenventil 2 geleitet wird. Bei dem
25 Reifen handelt es sich vorzugsweise um einen Kraftfahrzeugreifen, der mit Druckluft befüllt wird. Zu denken ist aber auch an Reifen nicht-motorisierter Fahrzeuge, wie Fahrradreifen, und an eine Befüllung mit anderem Gas als Luft, etwa Helium bei Rennfahrrädern.

30 Der Sollwert des zu erzielenden Reifendrucks kann von verschiedenen Parametern abhängen, insbesondere vom Fahrzeug-, Motor- und Reifentyp (Gürtelreifen, Radialreifen etc.), der Beladung, der Reifenposition (Vorder- oder Hinterachse) und der
35 Reifenart (Sommer- oder Winterreifen). Hinzu kommt noch die Abhängigkeit von der Temperatur. Der zu einem Satz von Parametern gehörige Sollwert wird durch eine Sollwertvorgabeeinheit 14 einer Regeleinheit 15 vorgegeben.

Diese empfängt ferner, nämlich über eine Leitung 16, ein den Istwert des Reifendrucks repräsentierendes Signal. Die Regeleinheit 15 bildet die Differenz zwischen Sollwert und Istwert des Reifendrucks und stellt über einen Regler 18 das steuerbare Ventil 11 selbsttätig in der Weise, daß die Differenz zwischen Soll- und Istwert minimal, idealerweise zu Null, wird. Wenn der Istwert von einem höherem Wert als dem Sollwert ausgeht, d.h. wenn im Reifen zunächst Überdruck vorliegt, wird das steuerbare Ventil 11 von der Regeleinheit 15 in eine Ablaßstellung gebracht, in der Luft aus dem Reifen in die Umgebung abgelassen wird, bis der Sollwert erreicht ist.

Der zu einem Satz von Parametern gehörige Sollwert des Reifendrucks kann zum Beispiel über eine Tastatur 17 unmittelbar in die Sollwertvorgabeeinheit 14 eingegeben werden; in diesem Fall bedarf es keiner weiteren manuellen oder selbsttägigen Dateneingabe oder -verarbeitung. Der vom Benutzer manuell einzugebende Sollwert kann zum Beispiel aus einer Tabelle oder von einer Anzeigeeinheit eines Fahrzeug-Bordrechners abgelesen werden. Ein solcher Bordcomputer kann die erforderlichen Parameter von einem Reifenfachmann nach der Reifenmontage eingespeichert bekommen haben und/oder aus aktuell abgefragten Fahrzeug-Sensordaten zur weiteren Verarbeitung und Verknüpfung gewinnen.

Alternativ kann die Sollwertvorgabeeinheit 14 einen Teil (oder im Extremfall alle) der für die Sollwert-Ermittlung erforderlichen Parameter selbsttätig empfangen, während dann nur die restlichen Parameter manuell eingegeben zu werden brauchen. Zum Beispiel wird der Beladungszustand manuell über die Tastatur 17 eingegeben, während ein Barcode-Leser 22 einen am Reifen oder Radkasten angebrachten Balkencode abliest, um der Sollwertvorgabeeinheit 14 Angaben über Reifentyp, -art und -position über eine Leitung 23 zu liefern. Daten betreffend den Fahrzeug- und Motortyp kann die Sollwertvorgabeeinheit 14 über eine Schnittstelle 19 dem Bordcomputer 20 des Fahrzeugs entnehmen. Der Bordcomputer 20 kann gegebenenfalls auch die Daten über Reifentyp und -art gespeichert haben und an die

Sollwertvorgabeeinheit 14 ausgeben; in diesem Fall brauchen diese Daten nicht mehr anderweitig ermittelt zu werden. Die Reifentemperatur kann, wie unten im Zusammenhang mit Fig. 2 näher erläutert, indirekt mittels eines Temperatursensors 24 5 erfaßt werden, der die Temperatur des Druckbolzens 30 des Reifenventsils 2 in ein elektrisches Signal, z.B. eine Thermospannung, umsetzt und über eine Leitung 25 an einen zugehörigen Dateneingang der Sollwertvorgabeeinheit 14 weitergibt, wo das Signal nach einer Analog-Digital-Wandlung 10 digital weiterverarbeitet, insbesondere in einem programmgesteuerten Mikroprozessor zur Berechnung des Reifendruck-Sollwerts verwendet werden kann. Ggf. kann als weiterer Parameter noch die Temperatur der Druckluft im Vorratsbehälter 10 berücksichtigt werden, soweit sie von 15 Einfluß auf den temperaturabhängigen Sollwertdruck ist.

Fig. 2 zeigt in vergrößerter Schnittdarstellung ein für die Befüllungseinrichtung nach Fig. 1 geeignetes Reifenventil 2 mit aufgesetzter Mündung der Druckleitung 12, d.h. mit aufgesetztem 20 Adapter 13. Das Reifenventil 2 besitzt einen Druckbolzen 30, der zum Öffnen des Ventils dient; wenn nämlich der Adapter 13 auf das Reifenventil 2 geschoben wird, wird der Druckbolzen 30 ein wenig in das Innere des Ventils gedrückt und gibt dabei einen Strömungskanal für die ein- bzw. austretende Luft frei. 25 Das den Druckbolzen 30 betätigende Gegenstück im Adapter 13 kann vorzugsweise Bestandteil des Temperatursensors 24 sein, von dem die Leitung 25 zu einem Dateneingang der Sollwertvorgabeeinheit 14 führt.

30 Im Reifenventil 2 ist ein Codierelement angeordnet, welches Angaben über einen für den Reifendruck-Sollwert relevanten Parameter oder Satz von Parametern abzuleiten gestattet. Zum Beispiel kann ein vorzugsweise austauschbarer elektrischer Miniaturwiderstand 41 charakteristischen Werts zwischen den 35 Druckbolzen 30 und einen metallischen Gewindeansatz 40 des Reifenventsils 2 geschaltet werden. Dann kann über eine mit einem Dateneingang der Sollwertvorgabeeinheit 14 verbundene Leitung 26, die am Mundstück des Adapters 13 angeschlossen ist

und dadurch beim Befüllungsvorgang elektrischen Kontakt zum Gewindeansatz 40 erhält, der elektrische Widerstand zwischen den Leitungen 25 und 26 gemessen werden und somit automatisch die erwähnte Parameterangabe gewonnen werden, ohne daß ein 5 zusätzlicher Arbeitsgang erforderlich wäre. Temperaturmessung am Ventil und gleichzeitige Erfassung mindestens eines weiteren Parameters, z.B. des Reifentyps od. dgl., können damit ohne Zusatzaufwand erzielt werden und in die Ermittlung des geeigneten Sollwerts einfließen, der im anschließenden 10 selbsttätigen Regelungsvorgang verwendbar ist.

Bei der Ausführungsform aus Fig. 3 ist an dem Ventilstutzen 48 dicht am Gummiwulst des Reifenvents 2 ein Ring 42 befestigt, in dem innerhalb von elektrisch isolierendem Material ein 15 digitaler Informationsspeicher 43 eingebettet ist, in dem für den Reifendrucksollwert relevante Parameterdaten gespeichert sind. Der Informationsspeicher ist über Anschlüsse einerseits mit einem stirnseitigen Kontaktring 47 und andererseits mit dem metallischen Ventilstutzen 48 verbunden, in den der Druckbolzen 20 30 eingesetzt ist. An dem Adapter 13 des Reifenfüllgeräts ist ein zentraler Andruckbolzen 46 elektrisch isoliert angebracht, der mit dem Druckbolzen 30 zu dessen Niederdrücken zusammenwirkt. Außerdem ist an dem Adapter 13 über eine Feder 41 ein Kontaktstutzen 45 abgestützt, der mit dem Kontaktring 47 25 zusammenwirkt. Beim Andücken des Adapters 13 wird einerseits über den Andruckbolzen 46 der Druckbolzen 30 des Reifenvents 2 niedergedrückt und andererseits kommt der Kontaktstutzen in Kontakt mit dem Kontaktring. Daher kann die im Informationsspeicher 43 gespeicherte Information über am 30 Andruckbolzen 46 bzw. am Adapter 13 angeschlossene Datenleitungen 49 ausgelesen werden.

Bei der Ausführungsform aus Fig. 4 ist in den Ventilstutzen 48 des Reifenvents 2 ein Ventileinsatz 60 eingeschraubt, in den 35 ein einen digitalen Informationsspeicher aufnehmender Informationsspeicherträger 61 eingesetzt ist. Der Informationsspeicher ist nach Fig. 5 ein Transponderchip 62, aus dem die gespeicherte Information mittels eines im Adapter

des Reifenfüllgerätes untergebrachten Lesesensors oder Lesekopfes berührungslos, z.B. induktiv, ausgelesen werden kann. Nach Fig. 6 hingegen ist in dem Informationsspeicherträger 61 als Informationsspeicher eine integrierte Schaltung 63 in Isoliermaterial eingebettet, die an eine obere und eine untere Kontaktplatte 64, 65 angeschlossen ist. Die untere Kontaktplatte 65 gelangt beim Aufsetzen des Fülladapters durch Verschieben des Informationsspeicherträgers 61 mit dem metallischen Druckbolzen 30 des Reifenventils 2 in elektrischen Kontakt, wodurch eine elektrische Leitungsverbindung mit dem metallischen Ventileinsatz 60 oder dem Ventilstutzen hergestellt ist. Im Fülladapter sind Gegenkontakte angeordnet, die mit der oberen Kontaktplatte 64 bzw. dem Ventileinsatz 60 zum Auslesen der in der integrierten Schaltung 63 gespeicherten Information in Kontakt gelangen.

Die Informationsspeicher 43 bzw. 61 weisen eine serielle Schnittstelle auf, bei der der Energie- und Informationsaustausch über mindestens zwei Leitungen erfolgt.

PATENTANSPRÜCHE

1. Einrichtung zum Befüllen eines Fahrzeugreifens (1) mit Gas,
5 insbesondere Luft, mit einer Druckleitung (12) zum Heranführen
von Druckgas an das Reifenventil (2) und einer
Druck-Meßvorrichtung (16) zum Messen des Istwerts des im Reifen
(1) herrschenden Gasdrucks, wobei eine Sollwertvorgabeeinheit
(14) zur Vorgabe eines Sollwerts für den im Reifen (1)
10 herzustellenden Gasdruck, und eine Regeleinheit (15, 18) zur
selbsttägigen Minimierung der Differenz zwischen Sollwert und
Istwert vorgesehen sind, dadurch gekennzeichnet, daß die
Sollwertvorgabeeinheit (14) einen Dateneingang (19, 22, 25, 26)
zur selbsttägigen Erfassung von für den Sollwert relevanten
15 Parameterwerten aufweist.
2. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch
gekennzeichnet, daß der Dateneingang zur selbsttägigen
Parametererfassung eine Schnittstelle (19) zu einem
20 Bordcomputer (20) oder einem Servicestecker des Fahrzeugs
umfaßt, der zur Ausgabe von für den Sollwert relevanten
Parameterwerten ausgebildet ist.
3. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch
25 gekennzeichnet, daß der Dateneingang zur selbsttägigen
Parametererfassung mindestens einen Sensor (22, 24...26) zur
Abtastung mindestens eines Codierelements (41) aufweist,
welches einen für den Sollwert relevanten Parameterwert
repräsentiert.
30
4. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 3, dadurch
gekennzeichnet, daß als Codierelement ein elektrisches Bauteil
(41) vorhanden ist, das durch eine elektrische Eigenschaft, wie
Widerstand, Kapazität, Induktivität, Durchbruchspannung einer
35 Zener-Diode o.dgl., einen Sollwert für den Reifendruck,
insbesondere den für Normtemperatur geltenden Sollwert,
repräsentiert.

5. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß das mindestens eine Codierelement am Reifen (1), an der Felge, auf der Radkappe, im oder am Reifenventil (2) und/oder am Fahrzeug angebracht ist.

5

6. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß als Codierelement ein im Reifenventil (2) angeordneter elektrischer Miniaturwiderstand (41) vorgegebenen Werts dient.

10

7. Befüllungseinrichtung nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß als Codierelement ein optischer Informationsspeicher, insbesondere ein Balkencode dient.

15

8. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 3 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß als Codierelement ein digitaler Informationsspeicher (43, 62, 63) vorgesehen ist.

20

9. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der digitale Informationsspeicher als integrierte Schaltung ausgebildet ist.

25

10. Befüllungseinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, gekennzeichnet durch eine Temperatur-Meßvorrichtung (24, 25) zum Messen der Temperatur des Reifens (1), der Temperatur des im Reifen befindlichen Gases, der Temperatur des in der Druckleitung herangeführten Gases und/oder der Temperatur der Umgebungsluft.

30

11. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Ausgang (25) der Temperatur-Meßvorrichtung (24) mit einem Temperatursignal-Eingang der Sollwertvorgabeeinheit (14) verbunden oder verbindbar ist.

35

12. Befüllungseinrichtung nach Anspruch 8 und 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Temperatur-Meßvorrichtung (24) an den digitalen Informationsspeicher angeschlossen ist.

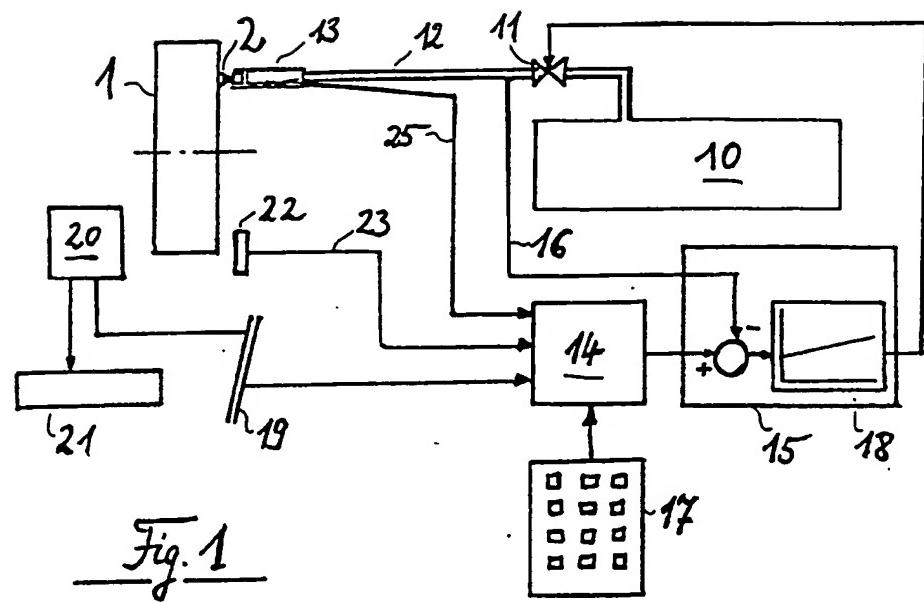
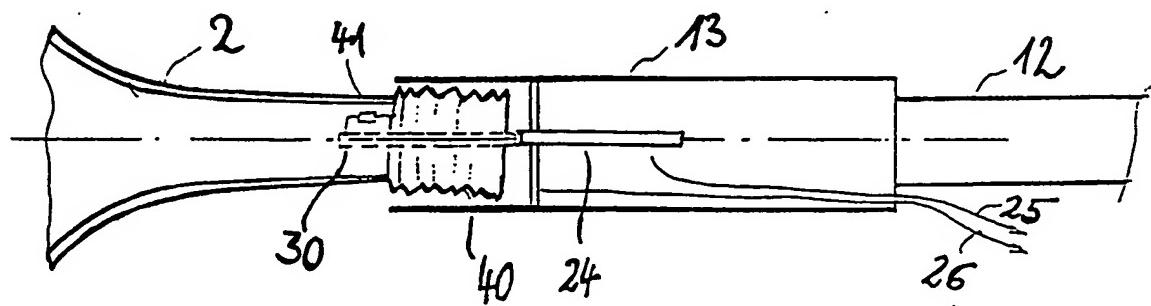


Fig. 1

Fig. 2



ERSATZBLATT

2/2

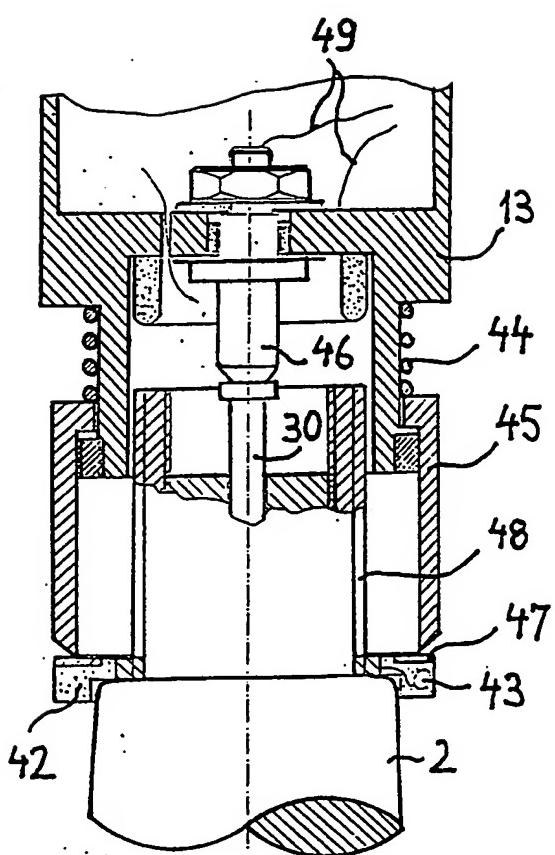


Fig. 3

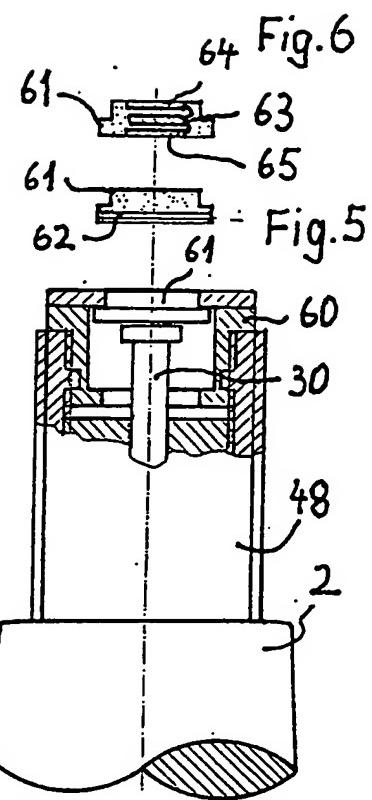


Fig. 4

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 93/00727

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 5 B60S5/04

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 5 B60S B60C G01L

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	GB,A,2 214 678 (JACKSON) 6 September 1989 see page 6, line 5 - line 8; figures	1,3,5,7
Y	---	2
Y	EP,A,0 284 895 (BMW) 5 October 1988 see column 9, line 3 - column 10, line 26; figure 1	2
A	---	
DE,A,19 41 421 (RAFFAELLI) 26 February 1969 see page 7, last paragraph - page 8, paragraph 1; figure 3	10	
X	---	
X	DE,A,27 06 287 (LICKERT) 17 August 1978 see claims; figures	1
X	---	
X	FR,A,2 592 972 (SCHRADER) 17 July 1987 see page 2, line 10 - line 21; figures	1,3,8

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- 'A' document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- 'E' earlier document but published on or after the international filing date
- 'L' document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- 'O' document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- 'P' document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

'T' later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

'X' document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

'Y' document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

'&' document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

Date of mailing of the international search report

10 December 1993

20.12.93

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+ 31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+ 31-70) 340-3016

Authorized officer

Hageman, L

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 93/00727

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)		Publication date
GB-A-2214678	06-09-89	NONE		
EP-A-0284895	05-10-88	DE-A-	3708677	17-11-88
		DE-A-	3877029	11-02-93
DE-A-1941421	26-02-70	FR-A-	2019356	03-07-70
		US-A-	3596509	03-08-71
DE-A-2706287	17-08-78	NONE		
FR-A-2592972	17-07-87	NONE		

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internat. Ies Aktenzeichen
PCT/DE 93/00727

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 5 B60S5/04

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprästoff (Klassifikationssystem und Klassifikationsymbole)

IPK 5 B60S B60C G01L

Recherchierte aber nicht zum Mindestprästoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	GB,A,2 214 678 (JACKSON) 6. September 1989 siehe Seite 6, Zeile 5 - Zeile 8; Abbildungen	1,3,5,7
Y	---	2
Y	EP,A,0 284 895 (BMW) 5. Oktober 1988 siehe Spalte 9, Zeile 3 - Spalte 10, Zeile 26; Abbildung 1	2
A	DE,A,19 41 421 (RAFFAELLI) 26. Februar 1969 siehe Seite 7, letzter Absatz - Seite 8, Absatz 1; Abbildung 3	10
X	DE,A,27 06 287 (LICKERT) 17. August 1978 siehe Ansprüche; Abbildungen	1
	---	-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentsfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
 - *' A' Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
 - *' E' älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
 - *' L' Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
 - *' O' Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
 - *' P' Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
- T' Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- 'X' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- 'Y' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann nahelegend ist
- &' Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentsfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche	Absendedatum des internationalen Recherchenberichts
10. Dezember 1993	20.12.93
Name und Postanschrift der Internationale Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+ 31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax (+ 31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Hageman, L

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Intern. Aktenzeichen
PCT/DE 93/00727

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	FR,A,2 592 972 (SCHRADER) 17. Juli 1987 siehe Seite 2, Zeile 10 - Zeile 21; Abbildungen -----	1,3,8

1

2

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Intern des Aktenzeichen

PCT/DE 93/00727

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
GB-A-2214678	06-09-89	KEINE		
EP-A-0284895	05-10-88	DE-A-	3708677	17-11-88
		DE-A-	3877029	11-02-93
DE-A-1941421	26-02-70	FR-A-	2019356	03-07-70
		US-A-	3596509	03-08-71
DE-A-2706287	17-08-78	KEINE		
FR-A-2592972	17-07-87	KEINE		